MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 13. **Lørdag den 21. Juli 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

2 Dages Automobiltur.

Søndag den 29. og Mandag den 30. Juli 1906.

Der startes Søndag Morgen og køres via Roskilde (4 Mil) til Holbæk (4 Mil), hvor der Kl. 11 spises Frokost. Kl. 1 køres til Kallundborg (5,5 Mil), hvor der Kl. $2^1/_2$ drikkes Kaffe etc. Kl. $3^1/_2$ køres til Slagelse (5 Mil), hvor der Kl. 6 spises Middag og hvor 1. Dag ender (ialt kørt 18,5 Mil).

Efter Morgenmaaltidet Mandag Morgen køres via Næstved (5 Mil) til Vordingborg (4 Mil), hvor der Kl. 12 spises Frokost. Kl. 2 køres til Køge (7 Mil), hvor der Kl. 5 spises Middag. Her slutter Turen, og Kørslen til København ($5^1/_2$ Mil) er fri (ialt kørt $21^1/_2$ Mil).

Prisen for Frokost, Forfriskninger, Middag og Hotel den første Dag, samt Frokost og Middag den anden Dag (Frokost: varm Ret, koldt Bord, Drikkevarer og Kaffe; Middag: 2 Retter Mad og Dessert, Rødvin og Madeira, Kaffe), Garage, Drikkepenge etc. er sat til 25 Kr. pr. Deltager.

Hvis der ikke inden den 25. ds. er anmeldt mindst 5 Vogne, indstilles Turen. D'Hrr. Motorvognsejere anmodes derfor om omgaaende at tilstille Sekretæren Anmeldelse.

Turen staar aaben for Medlemmer med Damer; deltagende Herrer, som ikke er Medlemmer af Klubben, betaler ekstra 10 Kr. Bestyrelsen vil naturligvis sætte Pris paa, at D'Hrr. Motorvognsejere, forsaavidt de har Pladser ledige paa deres Vogn, fortrinsvis besætter disse med Klubbens Medlemmer, der ikke har Motorvogn, og bedes Antallet af de ledige Pladser opgivne Sekretæren, saafremt der ikke underhaanden træffes privat Arrangement mellem Medlemmerne indbyrdes. **Sekretæren.**

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Block,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

VOR PRÆMIEKONKURRENCE

PEUGEOT-Maskinen tager Geels Bakke med en Fart af over $7^1/_3$ Mil i Timen.

MOTOR

Organ for Dansk Motor-Industri og -Handel
Medlemsblad for „Dansk Automobilklub" og for Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør *F. Schmitto*
Redaktion og Ekspedition: **Westend 11.**
Kbhvn. V. Telefon Vester 312 x.

Den 15. Juli 1906

"MOTOR"s Præmiekonkurrence fandt Sted i Overensstemmelse med det vedtagne Reglement og med de i Bladet anførte Officials, idet Fabrikant Johnsen dog i Hr. Schannongs Forfald fungerede som Tidstager.

Tiderne for de tre Forsøg stillede sig saaledes:

1. 37 3/5 Sekunder
2. 36 3/5 -
3. 37 1/5 -

Tiden 36 3/5 Sekund blev som laveste Tid erklæret for officiel.

Ved Aabningen af den forseglede Pakke med Gættesedler fandtes kun en med den officielle Tid, indgivet af:

Fabrikbestyrer P. WERNER, Hedegaardene 12, Roskilde,

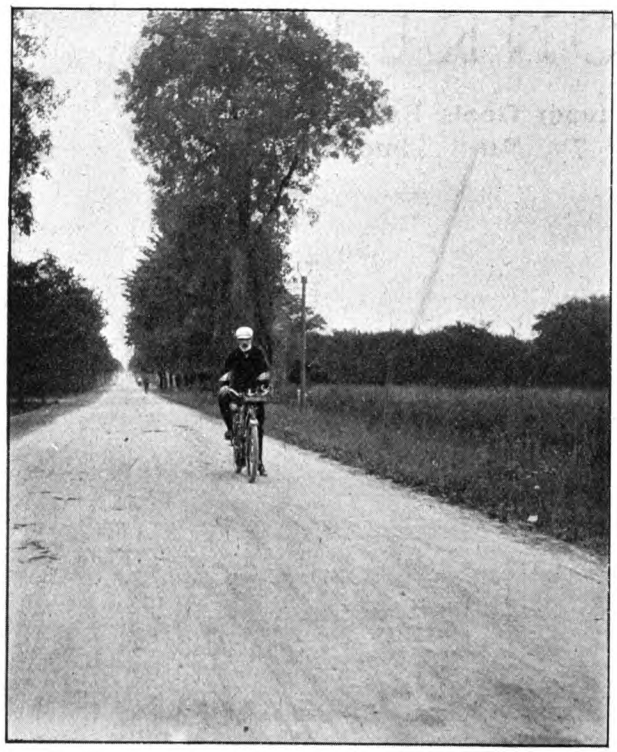
der blev erklæret for Vinder af den udsatte Motorcykle.

(sign.)

HANS MEYRING. P. ARNTZ. CHR. JENSEN.
F. KAMLA. EMIL JOHNSEN.

Med berettiget Stolthed kan vi konstatere, at Konkurrencen paa Geels Bakke i Søndags blev en flot Sukces, en Sukces for „Motor", som gennem Konkurrencen har vundet sig en anselig Abonnentkreds, der forhaabentlig med stedse voksende Interesse vil følge vort ihærdige Agitationsarbejde for Automobilismens Fremgang i Danmark, en Sukces for Peugeot-Maskinen, som her satte en Rekord, der kun vanskelig vil blive slaaet af en almindelig Turistmotorcykle, en Sukces for Komiteen, som ved sin sikre og vel forberedte Optræden indlagde sig Hovedæren for Prøvens korrekte Forløb.

Efter en let Natteregn, som tilpas havde dæmpet Støvet, laa Geels Bakke Søndag Morgen badet i det dejligste Sommer-Solskin. Da vi kom til Stedet en halv Time, før Prøven skulde begynde, havde der allerede samlet sig en stor Skare interesserede Tilskuere, som stadig voksede.



Cand. *Rom* starter paa Præmiemaskinen.

Et Øjeblik efter ankom Fabrikant *Emil Johnsen* i sin Bergmann-Vogn med Starteren, Boghandler *F. Kamla* ombord.

Da Hr. Billedhugger Schannong pr. Telegram var blevet kaldet til Bornholm Lørdag, havde Hr. Johnsen velvilligst paataget sig Hvervet som den ene Tidstager.

Nu kom Præmiemaskinen farende fra København, kørt af Cand. *E. Rom;* den smukt forniklede Maskine straalede i den klare Sol, og de smaa franske Flag, hvormed den var pyntet, smældede muntert i den friske Vind.

Der kommer Dommeren, Overretssagfører *H. Meyring,* med Frue og Broder i den 16 HK Reo-Vogn, og lidt efter møder Formanden, Cand. jur. *Arntz* med Frue i en Oldsmobile.

Imidlertid er Tilskuermængden taget betydeligt til, og overalt drøfter man i Smaagrupper Chancerne for at vinde den udsatte Maskine. Vi hilser paa mange kendte Automobilister og Motorcyklister. Der er Ingeniør *Kjeldsen* fra Hjortekjærshøj med Frue og Svigerinde, Grosserer *F. C. Zillmer* fra Nørrevoldgade, Inspektør *Petersen* fra „Elleham", Grosserer *Rich. W. Petersen* fra Vanløse o. m. fl.

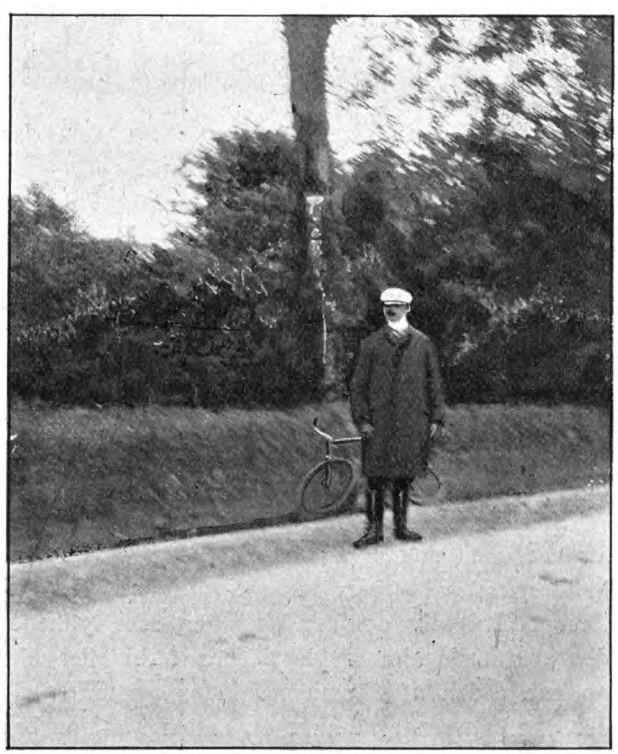
Nu er ogsaa den anden Tidstager, Fabrikant *Chr. Jensen,* Roskilde, kommen til Stede, og efter at Redaktionen har overleveret den forseglede Pakke med Gættesedlerne til Komiteens Formand, begynder denne paa Slaget 10 at opstille de forskellige Officials paa deres Pladser.

Ved Sten 1 Mil 38 placeres Cand. *Rom* med Præmiemaskinen. Ved Sten 1 Mil 39 ridses en Streg lodret paa Vejen for at markere Startstedet. Her tager Starteren, Boghandler *F. Kamla,* Plads med sit hvide Flag.

Ved Sten 2 Mil 2 ridses ligeledes en Streg lodret paa Vejen for at markere Opløbsstedet, og her anbringes de to Tidstagere, Fabrikanterne *E. Johnsen* og *Chr. Jensen,* hver med sit Ur i Haanden. Komiteen havde foretaget denne Forbedring af Reglementets § 4 for at sikre en nøjagtig Aflæsning af Tiden. Denne kontrolleres endvidere af Dommeren, Overretssagfører *H. Meyring,* som tager Plads ved Siden af Tidstagerne med sit eget Væddeløbsur i Haanden.

Kl. $10^1/_4$ gives Signalet til det første Forsøg. Præmiemaskinen sætter afsted, Starteren sænker sit Flag, og Tidstagerne paa Toppen sætter Urene i Gang.

Som en Pil flyver Præmiemaskinen op ad Bakken, og vi, der har taget Plads ved Foden, hører snart et Raab, der som en Løbeild forplanter sig ned gennem Tilskuerrækkerne: „$37^3/_5$ Sekund!"

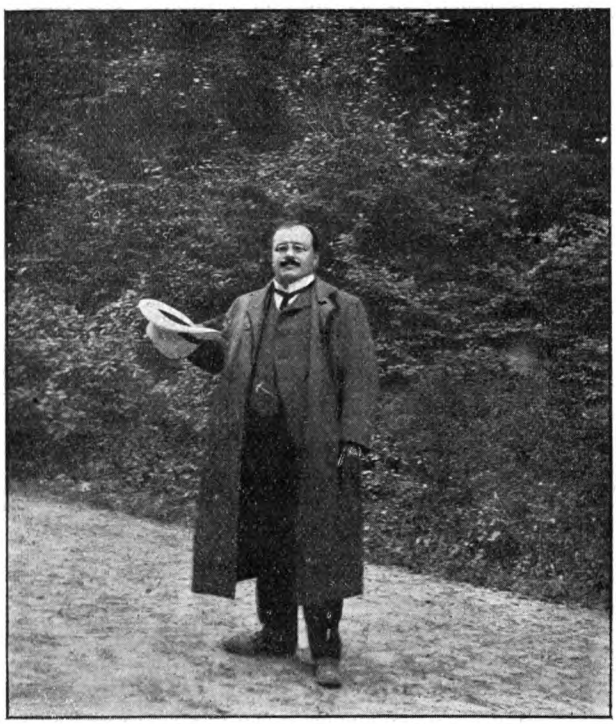


Komiteens Formand, Cand. jur. *P. Arntz.*

Mange, som har gættet meget højere, bliver nu lange i Ansigtet, og deres Forventninger bliver endnu mindre, da Hr. Rom paa Toppen af Bakken har erklæret, at han havde kørt Strækningen hurtigere, hvis ikke Traaden til den ene Tænder var gaaet løs.

Denne Tændtraad bliver nu sat omhyggelig fast, og Mellemtiden mellem første og andet Forsøg benyttes af adskillige Motorcyklister til Rekordforsøg.

Da Starten skal finde Sted anden Gang, er Bakken derfor temmelig belemret med uvedkommende, men det lykkes dog at gøre den nogenlunde



Dommeren, Overretssagfører *H. Meyring*.

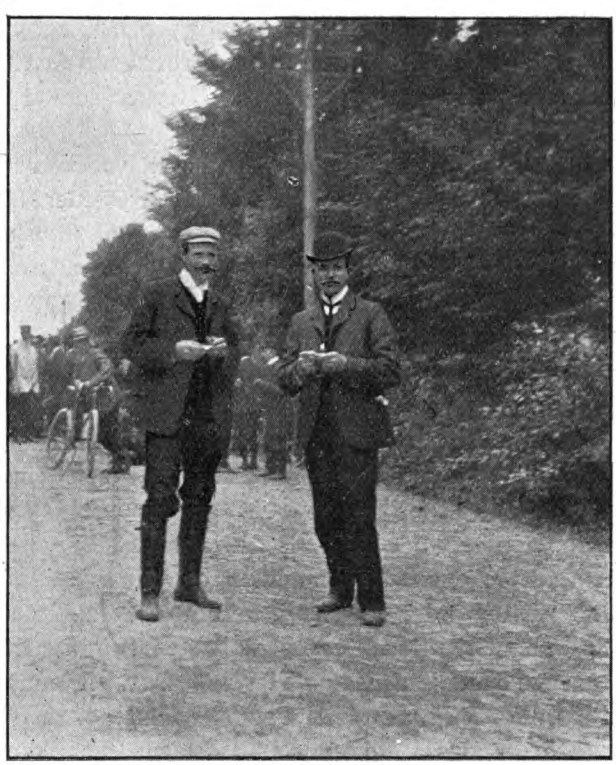
ryddelig, og Præmiemaskinen farer op med fornyet Kraft i $36^{3}/_{5}$ Sekund.

Til tredje Start indfinder der sig en fremmed Motorcykle med meget tarvelige Lyddæmpere — efter Sigende paa 5 HK — og gaar i Start samtidig med Præmiemaskinen.

Selvfølgelig er Landevejen offentlig og aaben for alle, men dog synes det mærkeligt, at den ene Motorcyklist vil genere den anden under et Rekordforsøg. Thi selv om det, som her, ikke lykkedes den fremmede Motorcykle at naa forbi eller blot op paa Siden af Præmiemaskinen, saa virker det det dog generende at have en anden Maskine bag ved sig, og denne Optræden fra den fremmede

Starteren, Boghandler *F. Kamla*.

Motorcyklists Side er saa meget mærkeligere som, han sikkert ved at henvende sig til Starteren og



Tidstagerne, Fabrikanterne *E. Johnsen* og *Chr. Jensen*.

Tidstagerne kunde have formaaet D'Hrr. til at tage Tid for sig, *naar* det tredje Forsøg var afsluttet, hvorved han tillige vilde have forbedret sine Chancer for Rekordsætning betydeligt. Ved Rekordforsøg paa Landevej bør der som bekendt kun være en Konkurrent paa Vejen ad Gangen. Tiden i tredje Forsøg blev da heller ikke saa god som i andet, idet den kun blev $37^1/_5$ Sekund.

Naa! Tiden i andet Forsøg, $36^3/_5$ Sekund, som svarer til en Gennemsnitshastighed af 7,377 danske Mil i Timen, er jo ogsaa meget respektabel, og som det senere viste sig ved Aabningen af Gættesedlerne oversteg den jo ogsaa langt de fleste Abonnenters Forventninger.

Straks efter Afslutningen af det tredje Forsøg forlagde Komiteen Residensen til Ny Holte Kro, hvor Begyndelsen af det foran aftrykte Dokument (med Udeladelse af Vinderens Navn) blev opsat og underskrevet. Derefter aabnede Formanden den forseglede Pakke med Gættesedler, og da der kun fandtes en Seddel med den rigtige Tid, blev *Fabriksbestyrer P. Werner, Hedegaardene 12, Roskilde,* som i rette Tid havde indsendt Gættesedlen og betalt Abonnement, af Komiteen enstemmigt erklæret for Vinder af den udsatte Præmie-Motorcykle.

Saaledes har „MOTOR" nu gjort sit første Skridt ud i Livet med et Mod og en Energi, som synes at varsle en lykkelig Fremtid. Det er vor simple Pligt at bringe en Tak til alle dem, der har interesseret sig for dets første Barndom, deriblandt ikke mindst den Skare Abonnenter, som nu har samlet sig under dets Fane.

Vi vil ikke undlade at lægge dem paa Sinde, at vort Maal er Automobilismens Fremgang i Danmark, og at en Foranstaltning som den, vi nu har gennemført, kun er et af vore Midler til at naa vort Maal.

Med Pen og Pensel vil vi afmale det vidunderlige nye, som Automobilismen indeholder, med Kækhed vil vi rejse os mod det Tryk, som Myndighederne og en Del af den offentlige Mening saa uretfærdigt lægger paa Automobilisternes Skuldre, med Besindighed vil vi søge at bringe alle vore Venner blandt Motormændene til at opfylde de Krav om Hensynsfuldhed mod Næstens Liv og Lemmer, som stilles til os, med Kraft og Energi vil vi søge at vække de ligegyldiges store Skare, saa de endelig engang tager Parti og indser det Fejlgreb, man begaar ved at bekæmpe en Industri og en Handel, som vil kunne mætte Tusinder af Mennesker herhjemme.

Ad denne Vej vil vi frejdigt gaa fremad i den sikre Overbevisning, at vi — alt som Tiden gaar — finder Sympati i stedse videre Kredse. Og vi retter en indtrængende Opfordring til vore Venner om at støtte os i vore Bestræbelser ved at skaffe „MOTOR" Udbredelse i deres Bekendtskabskreds.

Jo talrigere vi bliver, desto større bliver vor Magt, desto flere bliver de Midler, hvormed vi kan **virke for Automobilismens endelige Sejr i Danmark!**

Hønen, som lægger Guldæg.

Som bekendt har der fornylig i Frankrig fundet en Strike Sted paa Automobilfabrikerne.

„Fahrrad- und Automobil-Export" bringer i den Anledning følgende interessante Artikel, sammenstillet efter *franske* Udtalelser:

„I alt for lang Tid har de moderne Staalbyer *Puteaux, Suresnes, Levallois, Billancourt* henligget i en dødlignende Dvaletilstand, et bedrøveligt Skue for alle dem, som ved, hvor stor Skade disse Hviledage tilføjer vor nationale franske Automobilindustri, og endnu mere bedrøvelig for dem, som har opdaget den Kamp, der begynder at udfoldes paa de fremmede Markeder, som hidtil har været forbeholdt vore store Fabrikanter.

Denne Strike kommer paa det mest kritiske Tidspunkt for de franske Fabriker.

Det er almindelig bekendt, at *England* i de sidste Aar har gjort sig utrolige Anstrengelser for at holde de franske Fabriker Stangen — i hvert Fald i

England selv. En væsentlig Fordel har de vundet ved den voldsomme Udvikling af Automobilernes Anvendelser som Omnibusser og til Forretningsbrug.

Og selv om de store engelske Fabriker ikke har kunnet overfløje de franske, naar det gjaldt Luksus- og Turistkøretøjer, saa er det sikkert, at deres Fabriker for Omnibusser og Forretningsvogne paa langt nær ikke kan tilfredsstille de Ordrer, som strømmer ind til dem fra alle Sider, og hvis „Overflod" for Tiden fylder en hel Del af vore franske Fabriker.

For ganske nylig har „Daily Mail" foretaget Enquête i Industricentret *Coventry*, og Resultatet har bevist, at der paa dette Sted — efter Bladets eget Ord — er udbrudt en „Velstandsepidemi".

Fra 1905 til 1906 er Arbejderbefolkningen vokset med 5000 Sjæle. „Fabriken Daimler", som forrige Aar havde 800 Arbejdere, beskæftiger nu 2000, i en anden Fabrik er Arbejderstyrken vokset fra 800 til 1500, i en tredje fra 1000 til 2000. Arbejderne kan ikke længer skaffe deres Familier Husly i Coventry, i den Grad er Huslejen steget. Som Eksempel anfører „Daily Mail" følgende:

„Udlejningsagenten M. T. Band har i sit Vindue ophængt en Plakat med Paaskrift: „Ingen ledige Lejligheder."

Og den samme Agent, som bestyrer 800 Lejligheder erklærer, at han i Fjor næsten ingen Lejere kunde finde."

Tilvæksten er ogsaa mærkbar i de øvrige Automobilcentre. Fabrikerne Argyll i London anvender i Aar 2600 Arbejdere imod 1400 i Fjor.

Og medens de strikende franske Arbejdere netop har rejst deres Strike paa Kravet om „den engelske Arbejdsuge" (55 Arbejdstimer for 60 betalte Timer), saa arbejder Englænderne effektivt i 60—64 Timer om Ugen, incl. Overarbejdstimer.

Hvad det engelske Marked betyder for den franske Automobilindustri, det viser følgende Importtal:

I 1903 indførte Frankrig for næsten 36 Millioner Kroner Automobiler i England; i 1904 voksede dette Tal til henved 45 Millioner Kroner og i 1905 til 62 Millioner Kroner. I de to første Maaneder af 1906 er Importen vokset fra 8 Millioner Kroner i Fjor til 13 Millioner Kroner i Aar, altsaa over 60 %.

Det samme gælder i *Amerika*, men dog bygger man der adskilligt flere Automobiler, end man indfører. I 1905 har de Forenede Stater købt ca. 1000 Automobiler i Udlandet, men de har selv bygget 26,000. Man paastaar, at de amerikanske Fabriker for 1906 har over 40,000 Vogne i Ordre!

I *Italien* er Automobilindustrien vokset med en ganske utrolig Voldsomhed i de sidste to Aar; overalt vokser Automobilfabriker op af Jorden og de nye Virksomheder fremstiller elegante og gode Vogne.

Det er en energisk og mægtig Industri, som staar rede til at optage Kampen med Udlandet.

I *Tyskland* har Frankrig fundet et rigt Marked, som i 1903 aftog 5641 Centner udenlandske Automobiler, hvoraf fra Frankrig alene de 4079. I 1904 leverede Frankrig de 6136 af 8459 Centner og i 1905 10623 af 15379 Centner. Omend de franske Importtal er voksede med Importen, er de dog relativt formindskede, idet de er gaaet ned fra $^4/_5$ til $^1/_3$. Den engelske, italienske og amerikanske Konkurrence paa den ene Side og den tyske Produktion paa den anden Side har altsaa gjort betydelige Fremskridt.

Og det er i dette Øjeblik, da den engelske Industri søger at tilbageerobre sit Marked fra Frankrig, da den amerikanske Industri af alle Kræfter søger at udelukke de franske Varer og at oversvømme Frankrig med sine Produkter, da den italienske Industri udvikler sig med en svimlende Hastighed, det er i dette Øjeblik, at den franske Arbejder af nogle enkelte Brushoveder tvinges til at forlade sit Værksted.

Den alvorlige Arbejder bør sige sig selv, at han nu høster god Løn paa Grund af Automobilindustriens Fremgang, men at han ved at slutte sig til de Krav, som opstilles af den sidste Strikes Voldere, paafører de franske Fabriker et forfærdeligt Slag, hvis Reaktion han sikkert ikke undgaar. Kun den fremmede Industri, der allerede er saa truende, kan opnaa Fordele ved de nye Vanskeligheder, som beredes vore Fabrikanter. Allerede nu har flere af de engelske Fabriker købt deres Understel i England, fordi de tvivler paa Leverancen af de bestilte franske Stel.

Dette bør vel betænkes af Arbejderen i Puteaux, i Suresnes, i Levallois. I Øjeblikket lever han, han lever godt, og han kan med Lethed ernære sin Familie.

Derfor bør han modstaa de falske Forestillinger, fra hvad Kant, de saa kommer og gentage for sig selv:

„Vi har en Høne, som lægger Guldæg. Lad os leve af den, men lad os ikke dræbe den!"

Piccolo-Vognen.

Dansk Automobilfabrik- & Handelsaktieselskab har bragt et nydeligt lille Automobil i Handelen som kaldes *„Piccolo"* med Undertitlen „Fremtidens Køretøj".

Vognen er fremstillet paa Fabriken *A. Ruppe & Sohn* i *Apolda* i den Hensigt at byde det store Publikum et Automobil, som i sig selv forener Prisbillighed med Bekvemmelighed og Sikkerhed i Driften og fremfor alt en saa simpel Konstruktion, at alle Lægmænd, ja endog Damer, øjeblikkelig kan køre den, uden at være i Besiddelse af den mindste Fagkundskab.

Som Afbildningen viser det, er „Piccolo"-Vognen forsynet med luftafkølet Motor. Man har længe næret Mistro til den luftafkølede Motor, men praktiske Forsøg baade herhjemme og i Udlandet har bevist, at det meget godt lader sig gøre at undvære Vandafkøling ved Motorer op til en halv Snes HK. Selvfølgelig er det en stor Behagelighed ved saadanne mindre Vogne, at være fri for det indviklede Apparat med Vandbeholder, Rørledninger, Pumpe og Køler.

„Piccolo"-Vognen er konstrueret efter de nyeste Principper, saa at den i alle Detaljer svarer til den moderne Automobiltekniks Kvav.

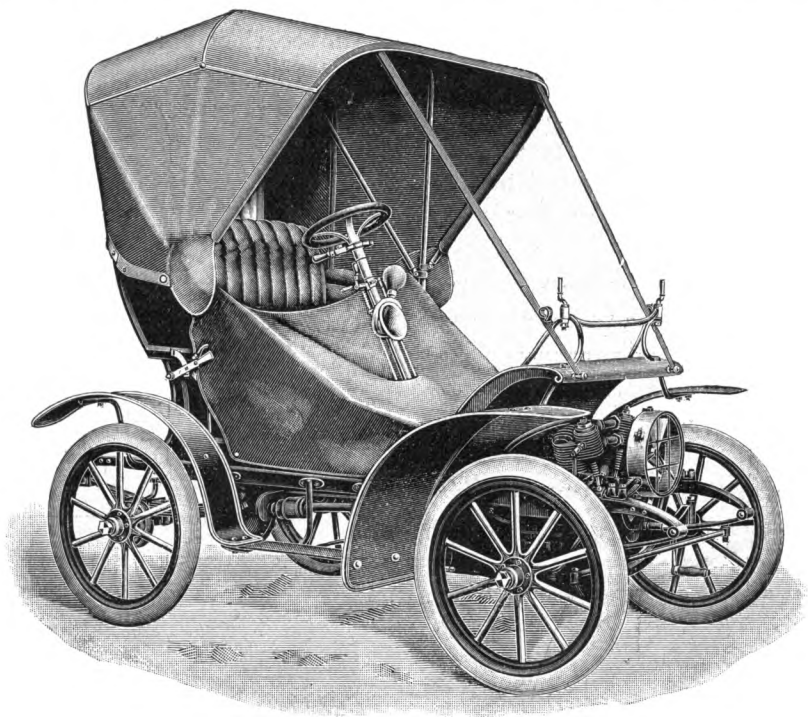
Ligesom paa de store Turistvogne er Rammen fremstillet af presset Staal og ophængt ved lange, elastiske Staalfjedre til For- og Bagakslen.

Motoren er monteret foran i Stellet og bestaar af to Cylindre, anbragt i V-Form og forsynede med Køleribber. Cylindrene har 75 m/m Diameter og 80 m/m Slaglængde og udvikler ved normalt Omdrejningsantal 6 HK. Sugeventilerne er automatiske. Motoren sættes bekvemt i Gang ved et Haandsving, anbragt foran Vognen mellem Forhjulene. Da Motoren er monteret foran, er Luftkølingen aldeles tilstrækkelig og Motoren overhedes ikke selv paa lange og stejle Bakker; ydermere støttes Kølingen meget kraftigt ved en stor Ventilator, som drives af Motoren.

Tændingen foregaar ved Akkumulatorer eller ved Magnet.

Smøringen sker ved en Oliepumpe, som er anbragt i Vognkassen og som kun behøver at betjenes for hver 10 Km.

Fra Motoren føres Kraften gennem en med Læder betrukken Friktionskobling til Vekseldrevet. Dette løber i en Kapsel, som er forbunden med Motorens Svinghjulskasse. Det indeholder to Hastigheder fremad og en baglæns.



„Piccolo". 6 HK.

Fra Vekseldrevet føres Kraften videre til Baghjulsakslen gennem en Kardanaksel og et Par koniske Tandhjul.

Samtlige Tandhjul løber fuldstændig i Olie og er skaaret automatisk af det bedste og mest formaalstjenlige Staal.

Vognen er forsynet med to kraftige Bremser, hvoraf den ene som Fodbremse virker paa Drevet, medens den anden Haandbremse virker paa to Bremseskiver anbragt ved Baghjulsnavene.

Luftringene er $26 \times 2^1/_2$"; denne Dimension er billig og meget almindelig, saa at den kan faas overalt. Herved bliver man fri for altid at føre Reserveringe med sig.

Sporvidden er $1,_{10}$ M., Afstanden mellem For- og

Baghjulsaksel $1_{,55}$ M. og hele Vognens Længde kun $2_{,40}$ M. Med disse smaa Dimensioner er det jo let at skaffe Plads til Vognen, hvor man vil have den staaende.

Karrosseriet er mageligt, meget elegant, fint lakeret og betrukket med ægte Læder. Desuden er det forsynet med en let Kalesche, som meget hurtig kan tages af eller sættes paa.

Benzinforbruget er meget ringe og opgives til 1 Liter pr. 15 Km. Kørehastigheden gaar paa jævn Vej op til 40 Km. i Timen.

Alt i alt synes denne Vogn ved sin billige Pris, ved sin elegante Udstyrelse og omhyggelige og solide Konstruktion at være Idealet af et Køretøj for Forretningsmanden, den Handelsrejsende eller Lægen og vi tør sikkert spaa „Dansk Automobilfabrik" en livlig Efterspørgsel efter disse Vogne, som inden længe vil blive en Pryd for vore Landeveje.

Dansk Automobilklub

holdt Sommermøde sidste Lørdag Aften paa Rungsted Badehotel.

Af Bestyrelsen var til Stede: Næstformanden, Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge*, Sekretæren, Grosserer *Holger Hassel*, samt Direktør *Axel Hansen*, Glostrup.

Forøvrigt var det særlig nye Medlemmer, som havde givet Møde: Grosserer *W. Dahl*, Overretssagfører *H. Meyring*, Direktør *Chr. Schmidt* og Bagermester *Wetten*.

Af de gamle trofaste hilste vi bl. a. paa Direktørerne *H. C. Christiansen* og *Cornelius Steffensen* samt Grosserer *T. T. Nielsen*.

Desuden var samtlige Redaktører af Fagpressen til Stede, og dette maatte da betyde noget, hvilket ogsaa viste sig at være Tilfældet, idet Grosserer *Holger Hassel* ved Kaffen efter Bordet fremsatte Forslag til en to Dages Tur i Slutningen af Juli Maaned.

Ruten skulde være:

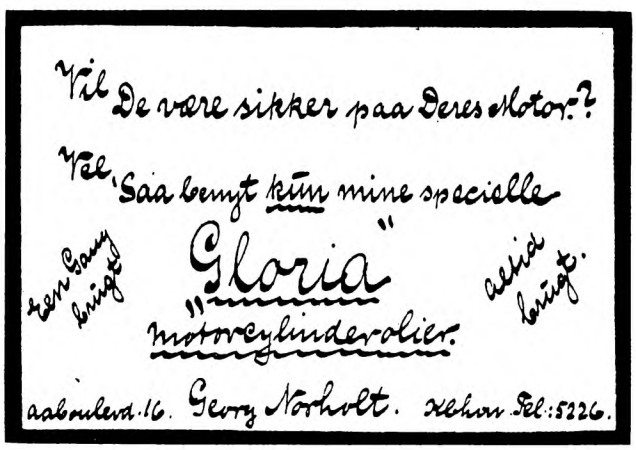
1. Dag: København—Roskilde—Holbæk (Frokost) —Kallundborg (Kaffe) —Slagelse (Middag) og

2. Dag: Slagelse — Næstved — Vordingborg (Frokost) —Køge (Middag) —København.

Indskud med Deltager for Mad og Vin samt Natteleje med Morgendrikke vilde blive 25 Kr.

Mærkværdigvis syntes dette Forslag kun at vække meget ringe Begejstring, og hvis man tør slutte fra den matte Stemning ved denne Sammenkomst, er der ikke store Chancer for at føre Turen igennem.

Forhaabentlig vil Medlemmerne af „Dansk Automobilklub" dog sige sig selv, at en saadan Tur gennem Hovedbyerne paa Sjælland ikke alene vil blive saare interessant, men ogsaa kan faa stor Betydning som et Led i Propagandaen for Automobilismen.



F. SCHMITTO

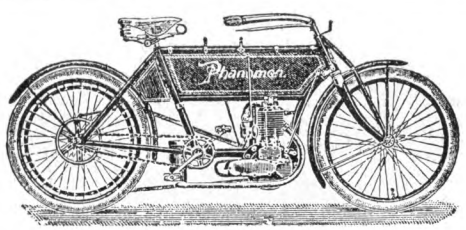
Cand. polyt.

Raadgivende Ingeniør for Automobilteknik.

Raad og Vejledning gives ved Indkøb af Vogne, Afbremsning af Motorer og Startning af Automobillinier.

WESTEND 11 — KØBENHAVN V.

Telefon Vester 312 x.



Vesterbrogade 20 F. BÜLOW København B.

PHÄNOMEN-MOTORCYCLER

ANERKENDT BEDSTE FABRIKAT

LAGER AF DÆK OG SLANGER

Motorbaaderegattaen
under
Kieler-Ugen.

Det synes som om den aarlige Motorbaaderegatta i Monaco fuldstændig tager Luven fra de øvrige Motorbaadeforanstaltninger i Sæsonen.

I alle Fald blev Regattaen i Kiel den 28. og 29. Juni ikke saa lidt af en Skuffelse. For det første var Udlandet slet ikke repræsenteret; Englænderne skal ganske vist have sendt otte Anmeldelser, men de indkom efter Anmeldelsesfristens Udløb og blev derfor ikke antagne.

Ikke desto mindre vandtes den fornemste Præmie, Kejserpræmien, af en fransk Baad, den fra Monaco-Løbet berømte „Antoinette IV" med den 16 Cyl. 160 HK. Levavasseur-Motor, hvoraf vi i første Nr. bragte et Billede, men denne Baad kom kun til at deltage, fordi den i Mellemtiden er bleven købt af den bekendte Sportsmand, Direktør *Gustav Braunbeck* i Berlin.

Denne kun 8 Meter lange Baad, som er udstyret med en saa kolossal Motor, var paa Forhaand sikker paa Sejren, naar der da ikke indtraadte et særligt Uheld. Tilmed mødte de fleste af dens Konkurrenter ikke eller gik straks ud af Løbet, saa at den kun havde den $7^1/_2$ Meter lange „Donnerwetter" med 24 H. K. til Modstander.

Antoinette IV tilbagelagde den 26 Sømil lange Strækning i 1 Time 13 Min. 15 Sek., hvilket giver et Gennemsnit af 21,3 Sømil i Timen, hvilket er meget fint, navnlig i Betragtning af at den havde 5 Personer ombord.

„Donnerwetter"s Præstation var i og for sig ikke at foragte, idet den tilbagelagde den samme Strækning i 1 Time 47 Min. 45 Sek. med en Gennemsnitshastighed af 14,47 Sømil i Timen.

Iøvrigt vakte den første Dag den 400 H. K. Dampbaad i Torpedotype „*Karin*" størst Sensation, idet den — alene — løb gennem en Distance af 41 Sømil paa 1 Time 34 Min. 42 Sek., hvilket i Gennemsnit giver ca. 26 Sømil i Timen.

Bød den første Dag saaledes ikke paa særlige Overraskelser, blev den anden Dag endnu ringere. Efter at Starten første Gang var mislykkedes ved Starterens Fejl, blev der et Ophold paa tre Timer, hvorunder de Torpedobaade, som skulde ledsage Kapsejlerne, forsvandt.

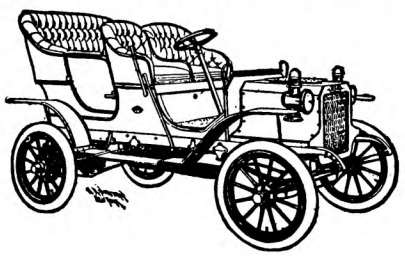
Da Ventetiden endelig var omme, mødte der en Repræsentant for Komiteen med Forslag om at udsætte Løbet til den følgende Dag.

Dette Forslag blev da vedtaget, men den næste Dag mødte der kun fem Baade, hvoraf de to straks vendte om paa Grund af den høje Sø. Saaledes blev der kun tre Baade tilbage, som hver tog sin af de tre Præmier.

Det uheldige Forløb af denne Regatta viser, hvor vanskeligt det er at arrangere Kapsejlads mellem Motorbaade, navnlig naar Søen er urolig.

AUTOMOBILASSURANCE
— Billigste Vilkaar. —
Henvendelse til Kaptajn H. Block, „Dansk Automobilselskab", Børsgade 8, Telefon 9879, eller Ingeniør F. Schmitto, Westend 11, Telefon 312 x, Vester.

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —
Bedste amerikanske Fabrikat
Generalagenter for Skandinavien:
Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

Hurtig Damp-Vaskemaskinen
„Hafnia"

Bedste og mest besparende Konstruktion.
Uundværlig i enhver Husholdning.
Faas
Østerbrogade 6
og
Nørrevold 12.

Advarsel.

Vi har modtaget følgende:

Støvring St., den 16. Juli 1906.

„Motor"
København.

For at forebygge Ulykkestilfælde skal jeg anmode om Optagelse i Bladet for følgende:

Cyklister og Motorcyklister bør iagttage den største Forsigtighed, naar Støvring By passeres, da der ved Sten 19 (Støvring Stationsby, $2^1/_2$ Mil syd for Aalborg) findes en stærkt sandet Strækning, hvor der daglig foregaar ufrivillige Afstigninger, saavel for Cykler som Motorcykler.

Nordgaaende Motorcykler er stærkt udsatte for at vælte, sydgaaende for at træde „Dyret" op.

S. Arentoft,
Støvring.

Brevkasse.

(I denne Rubrik modtager og besvarer vi Spørgsmaal fra vor Læsekreds.)

Spørgsmaal. I Deres Blad Nr. 12 for $^{14}/_{7}$ behandler De paa Side 180, 1. Sp., 4. Stk. fra neden, sidste Punktum, Spørgsmaalet: Den 4 cyl. Motor, og hvori nævnes, at Eksplosionerne finder Sted i følgende Orden: Cyl. Nr 1, 2, 3, 4. Dette kan dog efter min Opfattelse ikke finde Sted, saafremt Krumtappen er, som Tegningen viser. Eksplosionen maa komme 1—3—4—2 eller 1—2—4—3, alt efter Styringen? *P. S. Hobro.*

Svar. De har fuldkommen Ret, og de bedes undskylde en Sætterfejl. I Manuskriptet stod korrekt nok: 1, 2, 4, 3.

Da Stemplerne 1 & 4 og 2 & 3 følges ad, var det jo ogsaa umuligt, at Eksplosionerne kunde foregaa som anført i Bladet. *Red.*

Interview med Grosserer Oscar Peschardt.

Om Automobilulykken den 14. Juli paa Landevejen fra Silkeborg til Aarhus

har Dagspressen bragt udførlige og tildels hinanden modstridende Referater.

Det er jo ikke et Ugeskrifts Sag at komme ind paa Behandling af Døgnets Begivenheder, men da det her passerede er det første egentlige Automobilulykkestilfælde i større Stil, som er forefaldet herhjemme, og da Dagspressens Beretninger for en Del er temmelig vildledende, har vi fundet det rigtigt paa dette Sted at indregistrere en nøjagtig Fremstilling af Begivenheden, saaledes som Hr. Grosserer *Oscar Peschardt* selv har meddelt os den.

„Grosserer *Peschardt* var sammen med et Par amerikanske Venner paa Forretningsrejse i Automobil gennem Jylland. I Automobilet befandt sig desuden en dansk Herre og et Par Damer samt Chaufføren.

Paa Vejen fra Silkeborg til Aarhus omtrent midt imellem Landsbyerne Klank og Skovby, indhenter Automobilet et Hestekøretøj, hvis Kusk meget rigtig holder til højre i Vejen, saa at der bliver god Plads for Automobilet til at komme forbi

I det Øjeblik, Automobilet omtrent er naaet op paa Siden af Hestekøretøjet, bliver Kusken imidler-

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

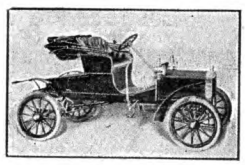
A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

Til 2 Personer.



Ringe Benzinforbrug.

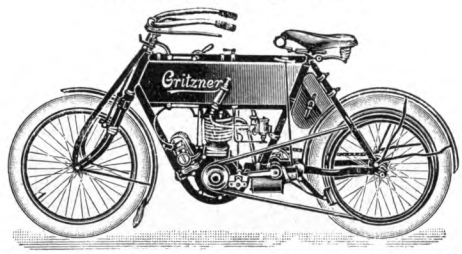
Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

F. Rosenstand

15, Nørrevoldgade 15



Motorer — Motorcykler
Motortilbehør
København K.

tid nervøs og vil køre ind i en Bondegaard, som ligger paa venstre Side af Landevejen. Herved drejer han i sidste Øjeblik Hestene paa tværs for Automobilet — og Sammenstødet er uundgaaeligt, trods Chaufførens energiske Bremsen.

Automobilet slaar en Kolbøtte og falder tværs over Grøften med Hjulene i Vejret; den ene af Damerne kommer til at ligge under Automobilet — heldigvis nede i Grøften — knækker et Par Ribben og skoldes af det udstrømmende kogende Vand; de øvrige Passagerer spredes rundt omkring paa Marken, men slipper alle fra det med nogle Stød og Knubs.

Hestevognen og dens to Passagerer bliver aldeles uskadte — kun Hestene molestreres saa voldsomt, at de maa skydes ned bagefter."

„Altsaa mener De, Hr. *Peschardt,* at Ulykken udelukkende skyldes Hestekuskens fejle Manøvre?"

„Ja absolut! Hans Heste var fuldstændig rolige og det var kun hans ugrundede og overdrevne Angst for Automobilet, som forvoldte Ulykken."

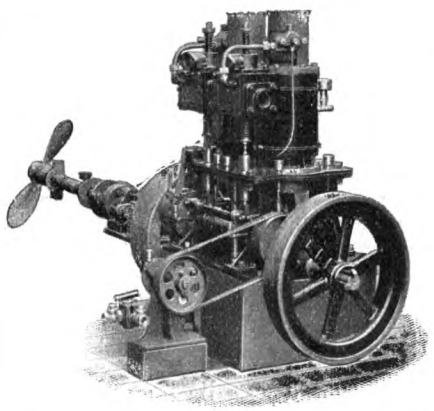
„Men nu Skadeserstatning! Vil Deres amerikanske Venner ikke gøre Krav paa den?"

„Paa ingen Maade. Det var i Virkeligheden *mig,* som gjorde Turen og havde mine Venner ombord; og det er derfor udelukkende mig, som er Part i Sagen. Men da Automobilet er assureret for Skade ved Sammenstød, ser jeg ingen Grund for mig til at ofre Tid og Kræfter paa at føre en saadan Sag igennem. Det maa blive Assuranceselskabets Sag."

„Og mener De, at Assuranceselskabet vil prøve paa at faa de 2 à 3000 Kr.s Erstatning godtgjort?"

„Det er umuligt for mig at sige i dette Øjeblik, men jeg tvivler ikke paa, at Assuranceselskabet med Lethed vil faa Retten paa sin Side."

„Naar Forholdet er saaledes, som De her siger, forstaar jeg ikke, hvorfor Deres amerikanske Venner har nægtet at opgive Navn. „Aarhus Stiftstidende" fremhæver, at de i hvert Fald nok kunde ofre de Par Kroner, et Telegram koster til deres respektive Hustruer?"



PETROLEUMSMOTOREN

P. Jørgensens Maskinfabrik **DAN** Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer

Bedste og sikreste Drivkraft

Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

Enkelte meget elegante **LYSKASTERE** for **Herskabsautomobiler** er meget billig tilsalg hos **Rich. W. Petersen,** Vanløse Telf.: Vanløse 86

ELLEHAM MOTOR-CYCLE

— 2½ HK. —

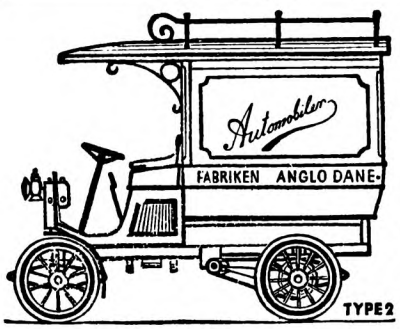
kun lidt brugt, sælges billigt ved Henvendelse til Grosserer H. BUSCK, Istedgade 136.

Kurante Varer kan tages i Bytte

„Det var ikke blot Telegrammer til Hustruerne, men de to Amerikanere har saa mange Forretningsforbindelser baade i Amerika og her i Europa, at deres Forretninger vilde lide et betydeligt Afbræk, saafremt Verdenspressen med sin sædvanlige digterigske Fantasi begyndte at melde om den „rædselsfulde Automobilulykke i Nordjylland" med Navne og det hele. Da det desuden var mig, der var Vært paa Turen og jeg har været villig til at give alle de Oplysninger, man maatte ønske, ser jeg ingen Grund for Passagererne i Vognen til at opgive deres Navne.

Forøvrigt er der ikke afholdt og vil der sikkert heller ikke blive afholdt noget Politiforhør i denne Sag!"

Vi takker den elskværdige Grosserer *Peschardt* for hans rolige og nøgterne Beretning om Begivenheden og vi glæder os over, at hans højre Skulder, som fik Stødet, allerede er saa vidt helbredet, at vi — uden at forvolde ham Smerter — kan trykke hans Haand til Farvel.



Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestaaende Paalidelighed og Soliditet. Vi bor her! og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti.

Alle Oplysninger faas paa Forlangende.

FABRIKEN ANGLO DANE

Roskildevej 39. — København F.

Dansk Automobilselskab.

Automobiler til større og mindre Selskaber **udlejes** efter fast Takst. Forskellige Typer. Automobiler anvises til Salg.

Telefon 9879 & 17740 x.

Børsgade 8. — København K.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5". Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.

WOLVERINE

Baade-Motorer

fra 3 HK. til 200 HK.

Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med

Petroleum

som med Gasoline.

Elektrisk Tænding

Øjeblikkelig Igangsættelse.

Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige** og **paalidelige**. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende.

WOLVERINE MOTOR WORKS

VED H. JACOBSEN

VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.

Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".

Fr. Bagges Kgl. Hof-Bogtrykkeri

udfører alle Slags Tryksager

hurtigt og til billigste Priser.